

GUIDO DE VITA

(c.s.)

Ringrazio il prof. Camarda che conosco ed apprezzo da moltissimi anni: quando parla ha la capacità di illustrare in modo ampio l'argomento che gli è stato affidato, tratteggiandone gli aspetti peculiari ed offrendo al pubblico un quadro completo e ricco di spunti di originalità. La relazione odierna, brillantissima, è stata ascoltata da tutti con estremo interesse. Ho annotato una serie di problematiche sulle quali vorrei brevemente soffermarmi. La prima è quella relativa alla diversità dei registri di classificazione: sappiamo che alcuni registri hanno un certo valore, altri ne hanno uno di gran lunga inferiore. Molto spesso è il conduttore che impone al proprietario della nave il doppio registro di classificazione. In Italia è frequente il caso in cui armatori americani (specie di petroliere) impongono, oltre all'iscrizione al R.I.Na, anche quella nel *Norwegian Register of Shipping*: ciò non per sfiducia nei nostri registri, quanto per la necessità di conformare la nave alla legislazione degli Stati Uniti. Infatti, quando la *Coast Guard* americana ispeziona le navi, impone l'impiego di determinati materiali, specie per la dotazione ignifuga. Ciò dimostra l'estrema importanza del problema al quale accennava il prof. Camarda, la cui relazione abbraccia importanti profili non solo teorici, ma anche pratici.

Altro tema al quale accennava il prof. Camarda è quello della riservatezza dell'arbitrato volto a risolvere una questione sorta fra le parti relativa ad eventuali vizi della nave. Mi limiterò a ricordare, specie a vantaggio dei dottorandi, che di solito l'accordo sulla riservatezza del lodo arbitrale viene fatto quando riguarda le effettive condizioni della nave. Questa viene periziata da ingegneri navali di chiara fama che, "carte alla mano", sono in grado di accertare in modo inequivocabile eventuali difetti di fabbricazione o vizi di co-

struzione che, se pubblicizzati, avrebbero come effetto un irrimediabile deprezzamento della nave.

D'altro canto la nave non può partire se non ha ricevuto le spedizioni (cfr. art. 181 cod. nav.), quindi il povero Registro Navale Italiano, da un lato, deve rispettare l'accordo sulla riservatezza, dall'altro non può ignorare l'effettivo stato di conservazione della nave: si arriva a delle situazioni a dir poco anomale.

Joint venture o consorzio: questo secondo me è il problema che il prof. Camarda ha toccato quando ha parlato della Fondazione e della società che si potrebbe creare tra due registri navali diversi.

Infine la tematica della limitazione della responsabilità dei registri. Il problema è veramente delicatissimo e difficile da affrontare poiché meriterebbe, da solo, un'intera giornata di lavoro. Ma il prof. Camarda è riuscito a mettere in luce le problematiche più rilevanti aprendo a nuovi spunti di riflessione.

Prego ora il dottor Campana di svolgere la sua relazione che riguarderà ancora il registro navale ma sotto un altro profilo, per molti di noi, e per me in particolare, veramente sconosciuto: si tratta dell'"Assicurazione della responsabilità delle società di classificazione delle navi". Prego, dottor Campana.

CLAUDIO CAMPANA

(Responsabile della Direzione Rischi Speciali del Gruppo GENERALI – Mogliano Veneto e Vice Presidente del R.I.Na Fondazione – Roma)

L'ASSICURAZIONE DELLA RESPONSABILITÀ DELLE SOCIETÀ DI CLASSIFICAZIONE DELLE NAVI *

1. Premesse.

In primo luogo ringrazio il prof. De Vita, il Centro Universitario di Studi sui Trasporti ed, in particolare, il Prof. Elio Fanara, promotore dell'incontro e consueto prezioso punto di riferimento di queste lodevoli iniziative, che mi ha dato la possibilità di esprimere in una sede così prestigiosa il mio punto di vista, in relazione ad un tema di grande importanza ed attualità quale quello dell'assicurazione della responsabilità civile delle società di classificazione nell'ottica più generale della sicurezza marittima e della politica dei trasporti.

Considerati gli interventi di alto valore tecnico-scientifico dei relatori succedutisi nel corso della mattinata, ritengo che sarebbe oltremodo superfluo, nel quadro complessivo delle tematiche trattate in questa giornata di studio e confronto, soffermarmi su di una ulteriore disamina del complesso ed articolato impianto normativo e tecnico regolamentare attualmente vigente in materia di sicurezza marittima e responsabilità delle società di classificazione delle navi in particolare.

Mi limito, pertanto, esclusivamente a sottolineare l'importanza storica delle società di classificazione delle navi nel mondo del *ma-*

* Studio redatto con la collaborazione del dott. Andrea Lanzaro.

rine ed il ruolo essenziale da queste da sempre rivestito nel lungo e difficile processo di sviluppo attraverso il quale la comunità marittima internazionale sta tentando di realizzare gli strumenti tecnici, giuridici ed economici idonei a contemperare le esigenze dell'utente - cittadino con l'indifferibile necessità dello sviluppo del sistema trasporti marittimi nel suo complesso.

Ciò premesso lo scopo del mio intervento sarà quello di evidenziare, ovviamente, considerato il tempo a disposizione, a grandi linee e senza pretesa di completezza, il ruolo primario e di impegno diretto che l'assicuratore da sempre riveste al fianco delle società di classificazione delle navi e, più in generale, di tutti i principali operatori del settore del trasporto marittimo.

Successivamente illustrerò il contratto di assicurazione della responsabilità civile, con particolare riferimento alle coperture adottate dalle società di classificazione nel mercato italiano, ed, infine, analizzerò la rilevanza e le ripercussioni tecniche operative che il fenomeno dell'evoluzione del regime di responsabilità delle società di classificazione potrebbe determinare nel campo assicurativo.

2. Ruolo primario delle compagnie di assicurazione in relazione alle attività svolte dalle società di classificazione delle navi.

Il ruolo rivestito dagli assicuratori al fianco delle società di classificazione di navi è stato da sempre di assoluta rilevanza per una molteplicità di ragioni di vario genere.

A riprova di ciò è sufficiente soffermare l'attenzione sulla stessa origine e sulla natura dei primi registri di classificazione.

I registri di classificazione hanno la loro primogenitura in quel registro fondato, non a caso, a Londra nella prima metà del 1700 nell'esclusivo interesse degli assicuratori.

A tal proposito, se mi viene consentita una brevissima digressione storica, credo che possa essere di un certo interesse evidenziare come, parallelamente, solo pochi decenni prima, nel 1688, iniziava, infatti, proprio a Londra, in *Tower Street*, in un caffè di cui

era proprietario un certo sig. *Edward Lloyd*, la storia di uno dei più noti gruppi assicurativi del mondo.

In quel tempo, d'altronde, i caffè londinesi erano i luoghi d'incontro preferiti dagli uomini d'affari, ed il locale di *Mr. Lloyd* (*Lloyd's* vuol dire semplicemente "da *Lloyd*") presto divenne un luogo dove si potevano stipulare polizze di assicurazioni marittime offerte da ricchi mercanti che si accollavano tutti i rischi, garantendoli con i beni di loro proprietà.

Questi signori avevano l'abitudine di scrivere i loro nomi su una striscia di carta sotto la descrizione del rischio assicurato, e per questo vennero chiamati "*underwriters*", sottoscrittori, termine ancora oggi d'uso comune nel mondo assicurativo.

Ma torniamo alle origini dei registri di classificazione delle navi.

L'istituzione di questo primo registro fu, quindi, il frutto dell'esigenza imprescindibile degli assicuratori del tempo di individuare dei soggetti dotati di elevate competenze tecniche, unanimemente riconosciute nella comunità marittima, e di indiscussa autorevolezza nel campo della valutazione e classificazione delle navi, che fossero in grado di effettuare per loro conto le stime tecniche necessarie per la valutazione e la assunzione dei rischi *marine*.

Successivamente, alla fine dello stesso secolo, a questo primo registro voluto dagli assicuratori se ne contrappose uno nuovo, istituito nell'interesse degli armatori.

Dalla fusione di questi due registri sorse nel 1834 il *Lloyd's Register of Shipping*, come espressione finale delle principali categorie interessate alla navigazione marittima.

Sull'esempio del *Lloyd's Register* vennero quindi istituiti il Bureau Veritas (Francia) e, solo nel 1862, l'*American Bureau of Shipping* (USA).

In Italia, il primo istituto venne fondato nel 1861 come "Ufficio del registro italiano per la classificazione dei bastimenti" grazie ad un'iniziativa dell'Associazione della Mutua Assicurazione Marittima (*Mutual Marine Insurance Association*, "*established in Genoa in 1857 by ship managers and owners - or ship shareholders -, to cover the risks relevant to losses or damages relevant to*

the hull and rigging of sailing ships, to comply with the requirements of italian maritime operators, similarly to what previously done in Great Britain and France”).

Nel 1909 fu costituito un altro registro, il Registro Nazionale. Dalla fusione dei due registri nacque, infine, nel 1910, il Registro Nazionale Italia che attraverso una molteplicità di modificazioni legislative intervenute nel corso degli anni, condurrà all’attuale Registro Italiano Navale¹.

Se, come visto, l’impresa assicurativa ha svolto un ruolo primario di impulso nella genesi delle prime società di classificazione delle navi, allo stesso modo ha provveduto a fornire un idoneo sostegno alle stesse nel momento in cui queste, intrapresa l’attività operativa, si sono trovate a dover fare i conti con i notevoli rischi economici d’impresa inevitabilmente correlati alle delicate funzioni svolte nell’ambito dell’intero sistema del trasporto marittimo.

Tra questi rischi si segnalò, ben presto, la potenziale esposizione patrimoniale connessa alla possibile insorgenza di posizioni debitorie derivanti dal regime di responsabilità civile previsto in materia dall’ordinamento giuridico positivo.

In particolare si tratta di rischi di responsabilità di notevole complessità, connotati da elementi d’internazionalità e da molteplici variabili di natura tecnica che, unitamente alla rapida evoluzione dei principi giuridici in materia di responsabilità civile, degli scenari del mercato di riferimento e dell’inarrestabile progresso tecnologico, hanno rappresentato, come vedremo, il terreno entro il quale si è sviluppata l’assicurazione della responsabilità civile delle società di classificazione delle navi.

In uno scenario così caratterizzato, infatti, al fine di raggiungere l’armonioso sviluppo globale del sistema dei trasporti marittimi, si è sempre reso indispensabile definire un equilibrio complessivo nell’allocazione dei costi.

¹ Per interessanti riferimenti storici v. LONGOBARDI, *Registro Italiano Navale*, in *Dig. disc. Priv. (sez. comm.)*, vol. XII, pag. 297 ss. Torino, 1996; D’ANIELLO, *Registro Italiano Navale*, in *Enc. giur. Treccani*, vol. XXVI, Roma 1991; LEFEBVRE D’OVIDIO, PESCATORE, TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, IX ed., Milano, 2000, pag. 101 s.

Per far fronte ad esigenze di questo genere, i moderni ordinamenti giuridici prevedono la possibilità di ricorrere allo strumento tecnico – giuridico dell'assicurazione, attraverso il quale è possibile realizzare la funzione economica unitaria di ripartizione su di una pluralità di economie delle conseguenze patrimoniali collegate al verificarsi di singoli eventi, altrimenti a carico esclusivo di un unico soggetto, ovverosia, nel caso che ci occupa in questa sede, le società di classificazione delle navi.²

Tale funzione appare indispensabile per l'armonioso sviluppo di sistemi economici estremamente complessi, esposti ad ingenti rischi patrimoniali, qual è quello del trasporto marittimo.

In tal modo, ripartendo cioè tra più soggetti gli ingenti rischi economici connessi alla responsabilità civile che altrimenti sarebbero ricaduti esclusivamente sulle società di classificazione delle navi, è stato ed è attualmente possibile consentire a queste ultime di espletare correttamente, nella massima libertà, le proprie funzioni, con conseguente beneficio per l'intero comparto.

In siffatto contesto, il mondo dell'impresa assicurativa ha sempre tentato di offrire un prodotto quanto più possibile personalizzato e attento alle complesse esigenze delle società di classificazione considerate nell'ambito del comparto economico – sociale in cui le stesse operano e del quale costituiscono, per una molteplicità di ragioni che sarebbe superfluo elencare in questa sede, un elemento insostituibile per garantire la sicurezza dei traffici via mare ed in seno al quale, di conseguenza, rappresentano un perno insostituibile per l'equilibrio strutturale e lo sviluppo.

3. L'assicurazione della responsabilità civile.

Prima di affrontare l'esame delle polizze attualmente in uso nel mercato italiano, ritengo indispensabile illustrare brevemente i principi generali che caratterizzano ed individuano il contratto di assicurazione della responsabilità civile.

² Cfr. GAMBINO, *Assicurazioni (Contratto di)*, in *Enc. giur. Treccani*, vol. II, Roma, 1988.

Si tratta di una forma di assicurazione piuttosto recente che risale, almeno nella sua configurazione attuale (se si esclude l'assicurazione marittima per danni a terzi da urto, che, come noto, è molto più antica), soltanto agli inizi del secolo XIX; sorse dapprima in Francia ed in Inghilterra, e poi si sviluppò nel resto d'Europa.

Costituiva ostacolo alla diffusione dell'assicurazione della responsabilità civile il principio, fortemente radicato in passato nel sistema assicurativo e, tra l'altro, codificato dal legislatore italiano nel codice del commercio del 1882, secondo cui l'assicurazione non poteva estendersi ai sinistri causati da un fatto colposo dell'assicurato.

Tuttavia, il diffondersi nel diritto moderno delle numerose ipotesi di responsabilità oggettiva, presunta e aggravata, unitamente alla sempre crescente esigenza avvertita nel sistema d'impresa, hanno fatto sì che l'assicurazione della responsabilità civile conoscesse una straordinaria diffusione.³

Ma veniamo alle principali peculiarità del contratto come emergono dalla disciplina delineata dal codice civile vigente.

L'assicurazione della responsabilità civile è finalizzata a tenere indenne l'assicurato dal rischio delle azioni civili che potranno essere proposte contro di lui per il risarcimento di danni cagionati a persone o a cose di terzi, da fatti colposi da lui commessi o da fatti dolosi o colposi commessi da persone di cui egli debba rispondere, o da cose di cui si serve o di cui abbia la custodia.

Oggetto dell'assicurazione in esame è, pertanto, il rischio a cui è esposto l'assicurato di essere obbligato a risarcire i danni cagionati a terzi.

L'assicurazione della responsabilità civile può comprendere sia l'illecito extracontrattuale, o aquiliano, sia l'illecito contrattuale, laddove, cioè, l'obbligazione risarcitoria trovi la sua fonte in un rapporto contrattuale.

Non può, invece, essere mai coperta la responsabilità penale (pagamento di ammende e multe). In tali ipotesi, infatti, il contratto

³ V. SALANDRA, *Dell'assicurazione*, in *Commentario Scialoja e Branca*, Roma – Bologna, 1969, III ed., p. 172 ss.

sarebbe, ovviamente, nullo per illiceità dell'oggetto in quanto vanificherebbe il potere punitivo dello Stato.

L'assicurazione della responsabilità civile costituisce, quindi, una *species* dell'assicurazione danni, per l'esattezza costituisce un'assicurazione del patrimonio in quanto finalizzata ad annullare i rischi che lo possano diminuire.⁴

Tale cautela viene contrattualmente realizzata attraverso il pagamento da parte dell'assicuratore di una somma di denaro pari all'esborso dovuto dall'assicurato, nei limiti di un tetto massimo, detto massimale, convenuto al momento della stipulazione del contratto di assicurazione.

Normalmente, il contratto in questione è finalizzato a tenere indenne l'assicurato dalle conseguenze non di ogni danno arrecato a terzi *quomodo libet*, ma solo dei danni arrecati con determinate modalità, o nell'esercizio di determinate attività e, comunque, nei limiti dedotti nel contratto e cioè, nell'ambito della delimitazione del rischio assicurato (in tal senso va, infatti, letta l'espressione "in dipendenza della responsabilità dedotta nel contratto" di cui al I comma dell'art. 1917 del codice civile, norma cardine in materia).⁵

Tale delimitazione si ottiene attraverso l'elencazione specifica dei danni assicurati o attraverso l'indicazione di determinati rischi non garantiti, nonché tramite l'esclusione dal novero dei terzi di determinati soggetti.

Il diritto all'indennità da parte dell'assicurato, secondo la dottrina e giurisprudenza prevalenti, sorge in conseguenza del verificarsi del fatto dannoso per il terzo, mentre la richiesta del terzo danneggiato è l'atto con il quale ha inizio il procedimento di realizzazione del diritto attraverso il meccanismo contrattuale.⁶

Ciò premesso, ritengo si possa procedere con l'esaminare gli aspetti di maggiore rilevanza operativa, ovverosia, in buona sostan-

⁴ Cfr. FANELLI, *Le Assicurazioni*, in *Trattato di Diritto civile* (diretto da Cicu e Messineo), vol. XXXVI, t. I, Milano, 1973, pag. 152 e 166.

⁵ Cfr. DE GREGORIO, FANELLI, LA TORRE A., *Il contratto di assicurazione*, II vol. Milano, 1987, pag. 157.

⁶ Cfr., per tutti, SALANDRA, *op. loc. cit.*

za, quali eventi, in concreto, siano garantiti tramite la copertura in discussione.

L'assicurazione della responsabilità civile non copre i danni derivanti da fatti dolosi dell'assicurato, mentre comprende i danni derivanti da fatti dolosi commessi da persone del cui operato l'assicurato debba rispondere.

Inoltre, non può concernere fatti meramente fortuiti, dovuti cioè a caso fortuito o a forza maggiore, poiché da questi non può sorgere alcuna responsabilità dell'assicurato, salvo nei casi di particolari regimi di responsabilità previsti dalla legge.

Di conseguenza, se nella polizza il rischio assicurato venga limitato ai "*fatti accidentali*", il contratto deve essere interpretato nel senso che la garanzia abbia ad oggetto tutti i fatti colposi dell'assicurato, con esclusione, quindi, dei soli fatti dolosi.⁷

Al fine di fugare un altro dubbio molto comune e ricorrente nella pratica, che ingenera non poche controversie tra assicurato e assicuratore, è, inoltre, di assoluta rilevanza nel quadro del regolamento contrattuale sottolineare che nell'ordinaria assicurazione della responsabilità civile l'obbligazione dell'assicuratore relativa al pagamento dell'indennizzo all'assicurato è distinta ed autonoma rispetto all'obbligazione di risarcimento cui l'assicurato è tenuto nei confronti del terzo danneggiato.

Sul piano pratico – operativo, ne consegue che, nel nostro ordinamento giuridico, il terzo danneggiato non può vantare alcuna pretesa, né esercitare alcuna azione diretta contro l'assicuratore, salvo, anche in questo caso, alcune ipotesi particolari esplicitamente previste dalla legge (tra cui l'assicurazione obbligatoria della responsabilità civile derivante dalla circolazione dei veicoli a motore e dei natanti).

Ciò, in ogni caso, non toglie che la legge attribuisce all'assicuratore la facoltà, previa comunicazione all'assicurato, di pagare direttamente al terzo danneggiato l'indennità dovuta, ed, i-

⁷ ROSSETTI, in AA.VV. (a cura di LA TORRE A.) *Le assicurazioni*, nella collana *Le fonti del diritto italiano*, Milano, 2000, pag. 243 s.

noltre, è obbligato al pagamento diretto nel caso in cui l'assicurato ne faccia espressa richiesta.

Per completezza, vorrei, peraltro, sottolineare che, in caso di azione giudiziaria, l'assicurato, convenuto dal danneggiato, può chiamare in causa l'assicuratore per essere manlevato da quest'ultimo nell'ipotesi di condanna al risarcimento di un danno coperto dalla garanzia prestata.

Infine, per una corretta e completa comprensione del contratto di assicurazione della responsabilità civile occorre, comunque, leggere il quadro normativo sopra delineato nell'ambito della più ampia disciplina di legge regolante l'assicurazione in generale e l'assicurazione danni in particolare.

Trovano, infatti, applicazione nel caso di specie, salvo deroga convenzionale delle parti, delle ulteriori norme del codice civile di estrema rilevanza che, sebbene, per ovvie ragioni di tempo, non possano essere oggetto di una analisi approfondita in questa sede, ritengo, comunque, debbano essere menzionate quantomeno per completezza espositiva.

Tra le altre, dunque, evidenzerei l'art. 1904 (relativo alla necessaria esistenza dell'interesse dell'assicurato al risarcimento del danno), l'art. 1905 (relativo alla misura del risarcimento), l'art. 1910 (relativo alla validità di più assicurazioni per il medesimo rischio subordinatamente all'avviso a ciascun assicuratore dell'esistenza di altri contratti), l'art. 1913 (concernente l'obbligo dell'assicurato di dare avviso all'assicuratore dell'avvenuto sinistro), l'art. 1914 (il quale fa carico all'assicurato, a partire dal momento del verificarsi del sinistro ovvero dall'inizio dell'azione che lo genera, di attivarsi per evitare o diminuire il danno), ed, infine, l'art. 1916 (relativo al diritto di surroga dell'assicuratore che abbia pagato l'indennità nei diritti dell'assicurato verso i terzi responsabili del danno).

4. Analisi delle principali tipologie di coperture assicurative della responsabilità delle società di classificazione delle navi attualmente in uso nel mercato italiano.

4.1 La polizza di assicurazione della responsabilità civile generale.

Quali sono gli elementi caratterizzanti le polizze di assicurazione della responsabilità civile delle società di classificazione delle navi attualmente in uso nel mercato italiano?

In primo luogo è opportuno evidenziare che, attesa la carenza in Italia di una specifica legislazione in materia, il regolamento contrattuale delle polizze in questione è stato sempre elaborato esclusivamente in correlazione ai principi generali dell'ordinamento giuridico in materia di responsabilità civile, nonché è stato definito, in sede di stipulazione, nella più completa autonomia negoziale, in base alle rispettive esigenze delle parti ed al di fuori di rigidi schemi precostituiti.

Fatta questa doverosa premessa, e rinviando sin d'ora a quanto già esposto in merito alle regole generali, inizierei dall'esame dell'oggetto della polizza della responsabilità civile generale delle società di classificazione delle navi.

Con la sottoscrizione di tale contratto l'assicuratore si obbliga a tenere indenne l'assicurato di quanto questi sia tenuto a pagare, quale civilmente responsabile ai sensi di legge e/o contratto, a titolo di risarcimento per morte, lesioni personali, danni a cose, nonché perdite patrimoniali pure, accidentalmente cagionati a terzi nell'esercizio dell'attività descritta in polizza.

Tali garanzie sono operanti altresì per la responsabilità civile personale dei dipendenti dell'assicurato per i danni cagionati a terzi nell'esercizio delle loro mansioni esplicate per conto dell'assicurato nell'ambito dell'attività oggetto della copertura.

Ciò premesso, balza subito agli occhi come la definizione del rischio e la relativa obbligazione assunta dall'assicuratore devono essere completate *per relationem*, facendo cioè riferimento all'attività dell'assicurato come descritta in polizza.

Da qui l'enorme importanza di tale descrizione che viene elaborata, di volta in volta, di comune accordo dalle parti, e costantemente aggiornata nel tempo, ovviamente in caso di rinnovo della copertura o alla stipulazione di una nuova polizza, in conformità al progresso tecnologico, all'evoluzione del quadro normativo di riferimento ed al mutamento delle esigenze del mercato.

Nella polizza italiana in esame la complessa attività delle società di classificazione delle navi viene generalmente e sinteticamente definita attraverso l'indicazione delle seguenti macro – tipologie di attività, operazioni e funzioni:

- l'attività di verifica, controllo, certificazione e ricerca riguardo a materiali, progetti, tecnologie, prodotti, installazioni nel settore marittimo, industriale, civile, dei servizi, dei trasporti e negli altri settori produttivi, anche in adempimento di incarichi ad esso affidati da amministrazioni pubbliche o da altre autorità, nonché ogni altra attività compresa nell'oggetto sociale;
- le operazioni e funzioni attinenti all'accertamento ed al controllo delle condizioni di navigabilità, all'assegnazione della linea di massimo carico, alla stazzatura delle navi, alla sicurezza delle navi mercantili e della vita umana in mare, alla prevenzione ed estinzione degli incendi a bordo e, in genere, al controllo tecnico sulle costruzioni navali e relative attrezzature ausiliarie e all'esercizio della navigazione, in quanto l'assicurato sia autorizzato da disposizioni di legge o dell'amministrazione dello Stato;
- le operazioni e funzioni cui l'assicurato è autorizzato da disposizioni legislative o regolamentari ovvero dell'amministrazione dello Stato per prestazioni svolte per conto dell'amministrazione stessa.

Al fine di offrire un prodotto quanto più possibile chiaro e trasparente, può talvolta essere adottata una tecnica di redazione contrattuale che prevede, ad integrazione della descrizione

dell'attività dell'assicurato, una serie di esempi e casi esemplificativi di attività che, al momento del verificarsi di un sinistro, potrebbero maggiormente rivelarsi oggetto di esame o controversia in merito all'operatività della copertura.

Ad ulteriore delimitazione e specificazione del rischio assunto, le polizze in parola, generalmente, prevedono delle esplicite esclusioni del diritto all'indennizzo.

In relazione alla polizza della responsabilità civile generale in questione ritengo di un certo interesse, a questo proposito, menzionare tra le altre, per la rilevanza che rivestono, l'esclusione dall'assicurazione dei danni connessi con trasformazioni od assestamenti energetici dell'atomo, naturali o provocati artificialmente (c.d. rischi atomici), nonché l'esclusione dei danni da inquinamento di qualsiasi natura e da qualsiasi causa determinato (c.d. rischi da inquinamento), nel senso che sarà più approfonditamente chiarito nel paragrafo seguente.

Sempre allo stesso fine, si usa redigere apposite clausole tramite le quali vengono individuati quei soggetti che non sono considerati terzi, e nei confronti dei quali, quindi, la garanzia non risulta applicabile (per esempio, nel caso l'assicurato sia una persona giuridica, il legale rappresentante, il socio a responsabilità illimitata ...).

Inoltre, può essere determinato in via convenzionale il limite della validità spaziale della garanzia tramite espressa indicazione dei territori geografici entro i quali devono verificarsi i danni affinché la copertura prestata espliciti la sua efficacia, ovvero, secondo le terminologia tecnica, possa considerarsi operativa.

La polizza, infine, appare completata da un clausolario abbastanza comune che viene, solitamente, adottato nella maggior parte dei capitoli delle assicurazioni danni in genere.

A tale proposito, ad esempio, tra le norme contrattuali che rivestono una particolare rilevanza operativa, si segnala la clausola che disciplina la gestione delle vertenze di danno.

In virtù di tale norma la compagnia assicuratrice è legittimata ad assumere, a nome dell'assicurato, fin quando ne ha interesse, la gestione delle vertenze, tanto in sede giudiziale che stragiudiziale,

designando legali o tecnici ed avvalendosi di tutti i diritti ed azioni spettanti all'assicurato stesso.

Di estrema rilevanza nella pratica è inoltre la norma contrattuale relativa al diritto di surroga che, come detto in precedenza, la legge (art. 1916 cod. civ.) riconosce all'assicuratore.

Tramite tale clausola può essere convenzionalmente concordata l'espressa rinuncia da parte dell'assicuratore, che abbia pagato l'indennizzo, al diritto di surrogarsi nei diritti dell'assicurato nei confronti del terzo responsabile del danno, ovvero, possono essere regolate le modalità di esercizio dello stesso diritto a seconda delle particolari esigenze delle parti.

Ovviamente, in assenza di una espressa previsione contrattuale, anche in materia di surroga troverà applicazione la disciplina di legge.

Infine, per completare il quadro sin qui delineato, desidero sottolineare che, considerata l'elevata esposizione economica di cui l'assicuratore accetta il rischio con la stipulazione di questa tipologia di polizze, la compensazione (tra i casi favorevoli e i casi sfavorevoli) entro una massa omogenea di rischi, che come detto sopra è alla base del procedimento tecnico assicurativo, esige, solitamente, anche una loro ripartizione fra una pluralità di imprese.

Tale ripartizione può essere realizzata mediante la coassicurazione, la quale, considerata la rilevanza pratica che assume anche per l'assicurato, ritengo possa rivestire un certo interesse in questa sede.

Con la coassicurazione, appunto, più imprese di assicurazioni assumono in comune e per quota un certo rischio che, altrimenti, risulterebbe troppo gravoso, o poco prudente, porre a carico di una sola di esse.⁸

Da tale tecnica assicurativa, deriva una struttura contrattuale oggettivamente unitaria ma soggettivamente composita dal lato degli assicuratori, i quali assumono delle posizioni debitorie distinte e

⁸ Cfr. DE GREGORIO, FANELLI, LA TORRE A., *Il contratto di assicurazione*, cit., pag. 132 ss.

parziarie in rapporto alla misura della rispettiva partecipazione al rischio.⁹

Nella prassi, peraltro, al fine di semplificare il funzionamento della coassicurazione, è consuetudine tra gli assicuratori affidare ad uno solo di essi, detto delegatario, la gestione del contratto, delegandolo, appunto, a compiere una serie di atti, quali la riscossione dei premi, la ricezione delle comunicazioni dell'assicurato, ed, eventualmente, il pagamento dell'indennizzo.¹⁰

Di contro, il contratto di riassicurazione, che gli assicuratori sono soliti stipulare per la propria tutela economica a fronte delle ingenti esposizioni assunte con la stipulazione di polizze assicurative del genere di quelle in esame, non produce alcun effetto nei confronti dell'assicurato. Quest'ultimo, infatti, è assolutamente terzo rispetto ad ogni rapporto intercorrente tra il proprio assicuratore ed i suoi riassicuratori.

Unica lieve eccezione, se così la si vuol definire, potrebbe essere ravvisata nella previsione diretta in polizza di una *claims control clause*.

Si tratta di una particolare clausola, di matrice prettamente riassicurativa e la cui trasposizione nei contratti di assicurazione è molto rara, in virtù della quale l'assicurato si limita a prendere semplicemente atto che i rischi coperti dalla polizza sono riassicurati a condizioni di riassicurazione comprendenti il potere da parte delle compagnie, o sindacati, di riassicurazione di nominare, in caso di sinistro, in luogo dell'assicuratore, i tecnici e periti, nonché di avere il diritto di controllare e gestire ogni fase della procedura di valutazione e liquidazione del danno.

In ogni caso anche in presenza di *claims control clause*, nessun rapporto diretto assicurato/riassicuratore viene instaurato, con la conseguenza palese che, in caso di controversia, da un lato l'assicurato è legittimato ad agire esclusivamente nei confronti del proprio assicura-

⁹ LA TORRE A., *Coassicurazione, delega e posizione giuridica della compagnia delegataria*, nota a Trib. Milano, 26 sentenze 1961, in *Ass.*, 1962, I, p. 280 ss, e in *Scritti di Diritto Assicurativo*, Milano, 1979, p. 315 ss.

¹⁰ Cfr. LA TORRE A., *op. cit.*, p. 280 ss.

tore, dall'altro che l'assicuratore non potrà opporre all'assicurato alcuna eccezione relativa al contratto di riassicurazione.

4.2 La polizza di assicurazione contro il rischio di inquinamento.

Il rischio derivante dalle azioni civili che potrebbero essere proposte nei confronti delle società di classificazione delle navi per il risarcimento di danni derivanti da eventi di inquinamento, viene generalmente coperto da una garanzia assicurativa *ad hoc*, ovvero da un'apposita sezione della polizza di assicurazione della responsabilità civile generale.

La polizza di assicurazione contro il rischio di inquinamento è anch'essa un'assicurazione contro i danni ed, in particolare, una speciale assicurazione della responsabilità civile.

Evito, pertanto, di dilungarmi nel ripetere quei concetti di natura più generale espressi nei paragrafi precedenti, che trovano pedissequa applicazione anche nella polizza contro il rischio di inquinamento.

Mi limiterò, quindi, ad illustrare i tratti peculiari di questa garanzia, tralasciando la restante parte del regolamento contrattuale che può genericamente ritenersi mutuato, *mutatis mutandis*, dalle più ampie coperture di responsabilità civile generale.

L'oggetto dell'assicurazione si sostanzia nell'obbligazione assunta dall'assicuratore di tenere indenne l'assicurato per quelle somme che quest'ultimo sia tenuto a pagare quale civilmente responsabile, a titolo contrattuale e/o extra-contrattuale, per il risarcimento di danni, a cose o persone, direttamente risultanti da eventi di inquinamento derivanti dall'attività dell'assicurato come descritta in polizza (a tal proposito è opportuno sottolineare che la fattispecie può comprendere tanto i danni cagionati direttamente dall'assicurato, ipotesi più teorica che concreta, quanto i danni patrimoniali subiti dai terzi in conseguenza di un inquinamento la cui origine sia causalmente riconducibile ad un non diligente espletamento dell'attività di certificazione della nave); nonché di quelle

somme che l'assicurato sia tenuto a pagare a fronte dei costi per rimuovere, neutralizzare, pulire, contenere, valutare, monitorare o controllare qualsiasi agente inquinante, irritante o contaminante, che, sia allo stato solido, liquido, gassoso o di origine termale, inquinanti o contaminanti i beni di terzi.

In primo luogo si può osservare come, anche in questa polizza, il rischio assunto viene delimitato in relazione all'attività dell'assicurato come convenzionalmente descritta dalle parti nel contratto.

Del pari, la stessa descrizione dell'attività svolta dall'assicurato, appare assolutamente simile a quella riportata nel paragrafo precedente, al quale, quindi, si rinvia.

Nella polizza di assicurazione in esame, assume, inoltre, essenziale importanza la definizione di "evento di inquinamento" che, nell'accezione generalmente adottata attualmente nelle polizze italiane, va intesa come la fuoriuscita, lo scarico, la dispersione, il rilascio o la fuga di qualsiasi agente contaminante, irritante o inquinante che sia solido, liquido, gassoso o di origine termale.

Per evitare eventuali dispute nel corso della vigenza del contratto, sono solitamente definiti anche i concetti di danno a persone e di danno a cose.

Con il primo concetto si intendono generalmente tutti i danni fisici a persone, nonché tutti i traumi psichici subiti da persone a causa del danno fisico.

Con l'espressione "danni a cose" viene generalmente indicato il danno materiale o la distruzione di un bene di terzi tangibile, inclusa la perdita d'uso del bene danneggiato o distrutto.

L'insorgenza dell'obbligazione indennitaria, ovvero dell'obbligo assunto dall'assicuratore, viene, peraltro, subordinata al verificarsi di alcune condizioni.

A tal proposito generalmente si richiede, tra l'altro, che l'assicurato provi che l'evento di inquinamento sia stato improvviso, non voluto ed imprevisto dall'assicurato, ed ancora, che tale evento abbia avuto inizio in una data e momento specifici durante il periodo di vigenza della polizza.

E, ancora, che l'evento di inquinamento sia venuto a conoscenza dell'assicurato, e venga dallo stesso denunciato all'assicuratore, entro un determinato termine temporale perentorio contrattualmente stabilito.

Il rischio, anche in questo caso, può essere delimitato e specificato, oltre che da una limitazione di tipo territoriale, soprattutto attraverso l'espressa previsione di diverse fattispecie in occasione delle quali la garanzia non opera.

A titolo esemplificativo vale la pena citare alcuni esempi delle esclusioni più ricorrenti e rilevanti:

1. responsabilità causate o derivanti dalla manipolazione, immagazzinamento, lavorazione, trattamento, eliminazione, scarico, trasporto di qualsiasi sostanza di scarto;
2. le sanzioni, le penali, i danni punitivi, esemplari o qualsiasi danno che si aggiunga o sia complementare a danni di natura compensatoria;
3. qualsiasi responsabilità correlata in qualsiasi modo a guerra, invasione, rivoluzione, insurrezione etc.;
4. qualsiasi responsabilità derivante da un incidente nucleare.

Infine, tenuto conto dell'altissimo livello tecnologico richiesto per l'espletamento delle attività svolte dalle società di classificazione delle navi, e della correlata incidenza sulla variazione del rischio che possono rivestire le modalità di conduzione dei processi di lavoro da queste applicati, gli assicuratori si tutelano prevedendo delle *audit clauses*.

In base a siffatta tipologia di norme contrattuali viene attribuita all'assicuratore la facoltà di effettuare ispezioni, ovviamente avvalendosi di organizzazioni ed enti specializzati, presso le proprietà dell'assicurato in relazione alle attività e procedure da quest'ultimo adottate.

Di contro, l'assicurato, generalmente, si obbliga a conformarsi ad eventuali raccomandazioni formulate in occasione di tali verifiche secondo programmi progressivi concordati con l'assicuratore.

È ovvio, peraltro, che nessuna attività ispettiva dell'assicuratore, venga o meno concretamente effettuata, potrà costituire un impegno o una garanzia che le attività o le proprietà controllate siano adeguate o sicure.

4.3 La sinistrosità delle coperture in esame.

Nella pratica marittima internazionale degli ultimi anni è dato riscontrare un rilevante incremento di giudizi civili promossi nei confronti delle società di classificazione per il risarcimento di danni correlati all'espletamento delle loro attività.

La recente crescita del numero di conferenze, dibattiti e pubblicazioni aventi ad oggetto la materia della responsabilità delle società di classificazione testimonia l'attenzione con la quale la comunità marittima internazionale guarda a questa tendenza.

Le cause del fenomeno in questione sono molto discusse tra gli operatori del settore.

Le correnti di pensiero a riguardo sono molteplici e tutte meritevoli di interesse, ma, per ovvie ragioni di tempo, ritengo che in questa sede debbano essere brevemente richiamate solo le due principali.

Secondo alcuni le cause dell'incremento di richieste risarcitorie e reclami risiedono in un abbassamento del livello di qualità dei servizi resi da alcune società, dovuto alla crescente competizione e liberalizzazione nel campo della classificazione.

A parere di altri, invece, il fenomeno sarebbe causato semplicemente dalla fisiologica evoluzione della sensibilità sociale e della giurisprudenza degli ordinamenti giuridici più attenti alle tematiche della responsabilità civile e della tutela dei consociati.¹¹

¹¹ Sulla responsabilità civile delle società di classificazione v., tra gli altri: CANE, *The liability of classification societies*, in *Lloyd's Marine and Commercial Law Quarterly*, 1994, pag. 363 ss.; HARLING, *The liability of classification societies to cargo owners*, in *Lloyd's Marine and Commercial Law Quarterly*, 1993, pag. 1 ss.; LOPEZ DE GONZALO, *La responsabilità delle società di classificazione*, in *Dir. comm.int.*, 1997, pag. 651 ss.; TURCI, *La responsabilità delle società di classificazione verso i terzi: il*

In campo internazionale possono distinguersi fondamentalmente due principali tipologie di azioni, a seconda dei soggetti che le promuovono e del regime e natura della responsabilità civile su cui troverebbero fondamento.

La prima tipologia è rappresentata dai giudizi proposti dai clienti delle società di classificazione, tra cui, in primo luogo, gli armatori, i quali richiedono il risarcimento dei danni subiti lamentando una violazione degli obblighi contrattuali da parte delle società di classifica. Non mancano, peraltro, casi in cui i reclamanti non agiscono in via contrattuale, ma in applicazione dei principi che disciplinano la responsabilità extracontrattuale¹².

La seconda, e più frequente tipologia, è costituita da azioni risarcitorie intentate da soggetti terzi rispetto al rapporto contrattuale società di classifica – clienti.

La casistica a riguardo è piuttosto varia e mostra come le società di classifica possono essere chiamate in giudizio da una pluralità di soggetti che si ritengono danneggiati in conseguenza di un negligente esercizio delle funzioni di classificazione – certificazione da esse eseguite.

Azioni di questo genere possono essere esperite, tra gli altri, dagli assicuratori, dai proprietari del carico, dai passeggeri, dai terzi acquirenti della nave, o ancora dai soggetti danneggiati da eventi di inquinamento o da urto, i quali agiscono normalmente invocando la responsabilità extracontrattuale delle società di classificazione¹³.

Nonostante l'aumento del contenzioso in cui sono coinvolte le società di classifica, si deve comunque sottolineare che la giurisprudenza internazionale, ed in particolar modo quella anglosassone, appare sostanzialmente orientata in senso favorevole alle stesse società.¹⁴

caso dello *Star of Alexandria*, (nota a *United States District Court, Southern District of New York*, 18 ottobre 1995) in *Dir. mar.*, 1997, pag. 1173 ss.

¹² In dottrina v. gli AA. citati nella nota precedente.

¹³ Sul punto cfr. BROCKBANK, *The Crisis of the Marine Insurance Market*, in *Dir. mar.*, 1992, pag. 803 ss.

¹⁴ Un caso giurisprudenziale emblematico è quello deciso, nel caso della nave *Nicholas H*, dalla *Commercial Court*, 16 giugno 1992, in *Lloyd's Law Reports*, 1992, pag. 492 ss.

Ciò, tuttavia, non ha impedito l'insorgenza di una certa preoccupazione nell'ambito della comunità marittima internazionale soprattutto allorquando si guarda al fenomeno in ottica futura, prendendo in considerazione il rapido sviluppo tecnologico in atto, la crescente internazionalizzazione dell'attività delle società di classifica e la possibile formazione di nuovi indirizzi giurisprudenziali meno favorevoli a queste ultime.

Inoltre, considerata la carenza di sistemi normativi di diritto internazionale uniforme in materia di responsabilità delle società di classificazione, la prospettiva di un incremento del contenzioso civile rende particolarmente difficoltosa la concreta valutazione dei rischi legali in cui esse potrebbero incorrere, con le immaginabili ripercussioni tanto per l'attività di impresa delle stesse società di classifica quanto per la connessa attività assicurativa.

Il fenomeno sopra descritto non trova identico riscontro per quanto riguarda l'Italia.

Nel nostro Paese, infatti, sebbene trovi conferma la recente attenzione di studiosi ed operatori del settore verso il tema della responsabilità civile delle società di classificazione delle navi e più in generale della sicurezza del trasporto via mare, il numero di sinistri che colpiscono le tipologie di coperture in esame e che danno luogo all'apertura di una relativa pratica assicurativa, risulta ad oggi piuttosto limitato.

Il numero esiguo delle fattispecie rilevanti non consente l'elaborazione di una vera e propria analisi statistica circa l'evoluzione della situazione dei sinistri o la definizione delle tipologie correnti.

In ogni caso, alla limitata portata numerica dei sinistri denunciati fa generalmente riscontro una certa consistenza economica delle relative riserve tecniche passive, determinata dalla natura delle attività espletate dagli assicurati – società di classifica e dagli interessi su cui le stesse inevitabilmente si riflettono.

Vi sono, infatti, diverse fattispecie, di cui alcune assai note per l'eco avuto grazie agli organi di informazione, che essendo più strettamente correlate all'esercizio delle navi ed all'attività di trasporto in senso lato, mettono in gioco interessi assai rilevanti, spe-

cie con riferimento ai c.d. danni indiretti (*consequential – economic losses*).

Dall'analisi delle fattispecie riscontrate negli ultimi cinque anni in Italia non pare essersi verificato un incremento nel numero dei reclami formalizzati nei confronti delle società di classificazione delle navi.

Le tipologie di sinistri più registrate appaiono sostanzialmente simili a quelle sopra esaminate e, ancorché numericamente limitate, possono essere così sintetizzate:

1. Reclami da parte dei clienti delle società di classifica che lamentano la violazione da parte di queste ultime degli obblighi contrattuali assunti nei loro confronti. Si tratta quindi di azioni dirette ad ottenere un risarcimento dei danni per responsabilità contrattuali. Siffatte azioni vengono solitamente esperite a seguito dell'insorgenza o della scoperta di difetti o difformità dei beni certificati, ovvero nel caso in cui gli stessi clienti delle società di classificazione siano soggetti passivi di azioni di terzi correlate agli stessi motivi;
2. Reclami di terzi per il risarcimento di danni conseguenti ad avvenimenti più strettamente connessi all'attività prettamente *marine* (classificazione e certificazione di navi, certificazione di dotazioni destinate alla navigazione) mentre risultano pressoché inesistenti i reclami legati alla certificazione di sistemi e prodotti. In questo caso l'azione si fonda sulla sussistenza di una responsabilità extracontrattuale;
3. Reclami di terzi che hanno fatto affidamento su certificati delle società di classifica nell'ambito di rapporti contrattuali con i clienti di queste ultime (es. acquirente di una nave in classe per eventuali deficienze riscontrate successivamente alla compravendita e non evidenziate dalla documentazione di classe). Anche in questo caso si tratta di un'azione finalizzata al risarcimento del danno in virtù di una asserita responsabilità extracontrattuale;

4. Denunce cautelative di sinistri eventualmente coperti dalla garanzia *pollution* per eventi potenzialmente dannosi, cioè allo stato non accertati, anche in assenza di specifici reclami da parte di terzi danneggiati;

Anche per quanto riguarda l'Italia la giurisprudenza appare assolutamente favorevole ai registri; infatti, per nessun sinistro, di qualsivoglia natura, le società di classificazione sono mai state dichiarate responsabili con sentenza passata in giudicato (con l'esclusione del caso del "Tito Campanella" la cui sentenza di condanna è stata, peraltro, riformata in appello)¹⁵.

Se partendo dalla situazione sinistri sopra delineata si guarda in chiave futura al possibile aprirsi, soprattutto in campo internazionale, di una prospettiva nella quale una serie indeterminata di soggetti si sentano legittimati ad agire per il risarcimento di danni in qualche modo correlati alla attività svolte dalle società di classificazione delle navi, non può nascondersi una qualche preoccupazione per tutti gli operatori del mondo del *marine*.

Infatti, nel caso di possibile insorgenza di illimitate esposizioni debitorie a carico delle società di classifica, la maggior parte di quest'ultime troverebbero inevitabilmente delle enormi difficoltà nello svolgimento della loro attività, che, come detto, è indispensabile per lo sviluppo e la sicurezza dei traffici marittimi.

¹⁵ Salpata dal porto svedese di Oxselosund il 5 gennaio 1984 con un carico di ventimila tonnellate di lamiere d'acciaio, dopo il 14 gennaio, quando si trovava in navigazione al largo del Golfo di Biscaglia, sul quale infuriava una tempesta, la m.n. *Tito Campanella* non dava più notizie di sé e vana risultava ogni successiva ricerca. Il Tribunale di Savona, con sentenza 29 ottobre 1990 (in *Dir. Mar.*, 1991, pag. 423 ss.), condannava, fra gli altri, tre funzionari del R.I.Na, per avere, alla fine del 1983, attestato la navigabilità e l'idoneità per il trasporto di carichi ad alto rischio della *Tito Campanella*, nonostante il mediocre stato di manutenzione delle stive, ed il R.I.Na stesso, civilmente responsabile per le obbligazioni nascenti dal reato. Successivamente la Corte d'Appello di Genova, con sentenza 27 novembre 1991 (in *Dir. Mar.*, 1992, pag. 432 ss.), ribaltava il giudizio di primo grado prosciogliendo, fra l'altro, tutti gli imputati e sollevando il R.I.Na da qualsiasi responsabilità. Per qualche cenno sulla complessa vicenda della *Tito Campanella* cfr. VIANELLO R., *Recenti sviluppi in tema di responsabilità degli enti di classifica*, (nota a *Cour de Cassation (1^{ère} CH. civile)* 11 maggio 1999, in *Dir. Mar.*, 2001, p. 794 ss., spec. 803 e s.

Inoltre, gli effetti economici pregiudizievoli derivati dall'eventuale avveramento di tale ipotesi si ripercuoterebbero su molti altri operatori del settore.

Le società di classifica dovrebbero, infatti, acquistare nuove coperture assicurative di responsabilità, caratterizzate dalla previsione di massimali elevatissimi.

Siffatte garanzie determinerebbero senza alcun dubbio un notevole aggravio dei costi assicurativi che, divenuti insostenibili per qualsiasi società di classifica, sarebbero, a loro volta, riallocati dagli assicurati stessi a carico dei propri clienti mediante aumento dei corrispettivi richiesti per lo svolgimento delle loro attività istituzionali.

Ciò considerato, è evidente che l'elemento assicurativo è destinato a rivestire un ruolo tecnico-economico di sempre maggiore importanza nell'ambito del sistema della responsabilità delle società di classificazione e della sicurezza dei trasporti marittimi in generale.

Allo stesso tempo è altrettanto evidente come non possa subire rallentamenti la ricerca di strumenti di natura assicurativa o mutualistica, alternativi rispetto a quelli tradizionali, ma ben noti nel mondo del *marine*, in quanto solitamente adottati per la copertura di eventi catastrofali (ad es. P. & I. Clubs tra gli armatori).

In tale ottica, in conclusione, a completamento del quadro sino a questo punto delineato, ritengo che possa essere di un certo interesse far cenno ad alcuni dati che, sebbene a prima vista potrebbero sembrare freddi e noiosi, possono contribuire ad illustrare l'andamento del mercato assicurativo dei rami danni in generale e del ramo responsabilità civile generale in particolare.

In tale quota del mercato assicurativo si collocano, infatti, come detto, le tipologie di coperture di responsabilità oggetto del presente intervento.

Qui di seguito si riportano, quindi, come da pubblicazione ANIA, *L'assicurazione italiana nel 2000*, alcuni dati di estrema sintesi del lavoro assicurativo:

- *Le assicurazioni danni*

I premi diretti del lavoro italiano, raccolti dalle 129 imprese, sono stati pari a 53.933 miliardi, con un incremento del 6,1 % in termini nominali e del 3,5 % in termini reali.

L'incidenza percentuale sul totale dei premi danni e vita è stata del 41,2 %, in diminuzione rispetto al 42,4 % del 1999.

L'incidenza dei premi dei rami danni sul PIL è stata del 2,4 % rimanendo invariata rispetto al 1999.

Gli oneri per sinistri avvenuti nell'esercizio ed in quelli precedenti sono stati pari a 43.649 miliardi (41.666 nel 1999), con un incremento del 4,7 %.

Il rapporto fra oneri per sinistri e premi di competenza è stato pari all'82,7 %, in diminuzione rispetto all'84,5 % del 1999.

- *Le assicurazioni RCG*

I premi del lavoro diretto italiano raccolti dalle 92 imprese operanti nel ramo sono stati nel 2000 pari a 3.937 miliardi (+ 5,9 %), con una incidenza del 7,3 % sui premi complessivi delle assicurazioni danni.

Gli oneri per sinistri sono stati pari a 3.976 miliardi (3.661 nel 1999).

Il rapporto tra gli oneri per i sinistri ed i premi di competenza (3.817 miliardi tenuto conto della variazione della riserva premi) è stato del 104,2 % (103 % nel 1999).

5. Conclusioni.

Nella speranza di essere riuscito ad illustrare, a grandi linee e rispettando il *timing* previsto, quelle che sono in buona sostanza la posizione, il ruolo e le principali risposte del mondo assicurativo in relazione ad alcune delle molteplici problematiche sottese alla questione della responsabilità civile delle società di classificazione delle navi, nell'ottica più ampia della sicurezza marittima, concludo con una brevissima osservazione che nasce spontanea anche alla luce di quanto emerso in questa positiva giornata di lavori.

Ritengo che sia ormai sotto gli occhi di tutti, alla luce dell'inarrestabile e rapido processo evolutivo tecnico, economico e giuridico che interessa la società contemporanea, l'indifferibile necessità di un confronto stabile e costante fra tutti gli operatori del settore in materia di sicurezza dei trasporti via mare.

Solo sulla base di un siffatto confronto, sarà, a mio avviso, possibile creare nel breve periodo degli stabili canali di vera comunicazione e fattiva collaborazione, al fine di realizzare delle iniziative, sia individuali che collettive, di ampio respiro che, sulla base dell'acquisita consapevolezza della necessità di garantire la massima tutela di tutti gli interessi coinvolti, consentano un armonico, sicuro ed equilibrato sviluppo del variegato mondo del *marine*.

In conclusione, desidero, quindi, ringraziare nuovamente tutti i presenti per la cortese attenzione prestatami e porgere loro un cordiale saluto.

GUIDO DE VITA

(c.s.)

Ringrazio vivamente il dottor Claudio Campana che ha parlato delle assicurazioni della responsabilità delle società di classificazione delle navi nella sua duplice veste di responsabile della direzione rischi speciali del gruppo Assicurazioni Generali e di vice Presidente della fondazione R.I.Na. Si spiega così il “taglio” particolarissimo ed approfondito della sua relazione, frutto di una esperienza ultra decennale maturata ai massimi livelli dirigenziali, esposta con chiarezza ed ordine sistematico a tutto vantaggio di giovani e ... meno giovani. Grazie dottor Campana. Il professor Fanara non le aveva affidato un compito facile, vista la complessità dell'argomento che ha avuto come punto di partenza l'assicurazione sulla responsabilità civile, articolandosi, nel corso della trattazione, sul difficile terreno delle principali polizze di assicurazione che coprono la responsabilità delle società di classificazione, per approdare ad un aggiornato quadro sui giudizi civili promossi da soggetti che si ritengono danneggiati dal negligente esercizio delle funzioni classificatorie da parte del R.I.Na.

Prima di chiudere i lavori di questo convegno prego l'on. Giancarlo Tesini di accomodarsi al nostro tavolo per la relazione di sintesi.

